|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Организация Объединенных Наций |  | ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/4  |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: 26 October 2016RussianOriginal:  |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

**Рабочая группа по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды**

**Семьдесят четвертая сессия**

Женева, 10–13 января 2017 года

Пункт 8 предварительной повестки дня

**Проект правил о единообразных предписаниях,
касающихся официального утверждения
модифицированных систем двухтопливных
двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ)
для установки на дизельных двигателях
и транспортных средствах большой мощности**

 Предложение по дополнению к проекту правил о единообразных предписаниях, касающихся официального утверждения модифицированных систем двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ) для установки на дизельных двигателях и транспортных средствах большой мощности

 Представлено экспертом от Нидерландов[[1]](#footnote-1)\*

 Воспроизведенный ниже текст был подготовлен экспертом от Нидерландов для рассмотрения выраженных на сессии GRPE в июне 2016 года опасений в связи с компенсационным подходом к упрощенному испытанию модифицированных систем двухтопливных двигателей. Проект этих правил был представлен Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 для рассмотрения и голосования на их сессиях в ноябре 2016 года (ECE/TRANS/WP.29/2016/110). Изменения к документу ECE/TRANS/WP.29/2016/110 выделены жирным шрифтом в случае новых положений или зачеркиванием в случае исключенных элементов.

 I. Предложение

*Приложение 6, пункт 10.1,* изменить следующим образом:

«10.1 Испытания и требования

Двигатель, являющийся репрезентативным для запрашиваемого расширения диапазона применения, испытывают в соответствии с положениями пункта 5.2.2 или 10.1.1 по усмотрению изготовителя модифицированной системы двухтопливного двигателя. Испытания двигателя в соответствии с пунктом 5.2.2 всегда требуются при расширении диапазона применения путем включения в него семейства двигателей с РОГ.

Испытания в соответствии с пунктом 10.1.1 проводят на репрезентативном двигателе, оборудованном системой, относящейся к семейству модифицированных систем двухтопливных двигателей.

Одни и те же испытания проводят в дизельном и двухтопливном режимах при максимально возможном соответствии операционных точек и условий.

Полученные по результатам испытаний значения выбросов NOх, неметановых углеводородов (НМУВ), CO и ВЧ в двухтопливном режиме должны быть меньше или равны соответствующим значениям для дизельного режима.

**В качестве альтернативного варианта, по просьбе изготовителя модифицированной системы двигателя, значения удельных выбросов CO2 в ходе испытания в соответствии с пунктом 10.1.1.1 в двухтопливном** **режиме не должны превышать применимых исходных предельных значений на дизельном топливе, указанных в Правилах № 49 и перенесенных в предельные значения удельных выбросов CO2 с учетом следующего уравнения:**

**предельное значение удельных выбросов CO2 = 1,6 × 1,5 × предельное значение удельных выбросов при торможении,**

**где:**

**предельное значение удельных выбросов CO2 выражается в [г/кгCO2],**

**1,6 – это коэффициент пересчета значения выбросов при торможении в значение CO2,**

**1,5 – это коэффициент соответствия, а**

**предельное значение удельных выбросов при торможении выражается в [г/кВт]**».

 II. Обоснование

 A. Введение

1. В ходе семьдесят третьей сессии Рабочей группы по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды (GRPE) эксперт от Европейской ассоциации по сжиженным нефтяным газам (ЕАСНГ) выразил опасения в связи с компенсационным подходом к упрощенному испытанию модифицированных систем двухтопливных двигателей, поскольку в некоторых случаях значения выбросов углеводородов (НС) и/или моноокиси углерода (CO) из оригинальных дизельных двигателей на много ниже установленного предельного уровня выбросов (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/73, пункт 28).

2. И хотя этот компенсационный метод испытания успешно применяется в Соединенных Штатах Америки для проведения испытания на соответствие модифицированных систем двухтопливных двигателей, речь идет об обоснованных опасениях.

3. Вместе с тем Нидерланды намерены изложить некоторые замечания относительно решения, предложенного ЕАСНГ и представленного в докумен-те GRPE-73-07 на сессии GRPE в июне 2016 года, а именно:

 a) информация об уровне выбросов из отдельных дизельных двигателей отсутствует (выше или ниже предельного уровня и насколько выше или ниже);

 b) нельзя не учитывать неметановые углеводороды (NMHC), так как выбросы NMHC относятся к числу выбросов, объем которых регулируется, поскольку они влияют на качество воздуха;

 c) уровень выбросов CO и HC из дизельных двигателей может оказаться значительно ниже предельных значений выбросов, поэтому коэффициент, равняющийся двум, будет недостаточным, а его увеличение проблематично с учетом подпунктов a) и b).

 B. Альтернативное решение

4. Более эффективный подход состоял бы в измерении объема удельных выбросов при торможении и в его сопоставлении с предельными значениями выбросов.

5. Вместе с тем считается, что сопоставлять измеряемые при помощи переносной системы измерения выбросов (ПСИВ) значения по модифицированной системе двухтопливного двигателя с предельным значением удельных выбросов при торможении невозможно и/или бесполезно, как это отмечалось на предыдущих совещаниях, но решение было найдено на основе использования подхода, учитывающего удельные выбросы CO2. Это решение было обсуждено и позитивным образом принято на веб-совещании с экспертами от Договаривающихся сторон и с ключевыми партнерами.

6. Настоящее предложение нацелено на реализацию этого решения посредством внесения поправок в документ ECE/TRANS/WP.29/2016/110.

1. \* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту
на 2014−2018 годы (ECE/TRANS/240, пункт105, и ECE/TRANS/2014/26, подпрограмма 02.4) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)